

Premessa

Il sistema portuale Crotonese comprendente le aree a nord e a sud può considerarsi caratterizzato da tre bacini :

il primo ,noto come Portovecchio , protetto dal molo foraneo in direzione sud sud-est ,ha ospitato fino a qualche tempo fa la flottiglia peschereccia,ma a seguito dello sviluppo del diportismo nautico viene oggi utilizzato per l'ormeggio delle imbarcazioni da diporto attraverso la concessione delle banchine e degli adiacenti specchi d'acqua alla Nega Navale e ad altre Associazioni nautiche e con l'uso di pontili galleggianti attrezzati .

Il secondo bacino delimitato da Molo Giunti ospita saltuariamente navi di appoggio o altre imbarcazioni di vario genere;

il terzo ,delimitato dal un nuovo molo di sottoflutto e dalle nuove banchine realizzati a partire dagli anni '70, è destinato prevalentemente al traffico commerciale.

Negli ultimi anni la continua diminuzione del traffico commerciale e la concomitante crescita del settore della nautica da diporto ha spinto a considerare per questa destinazione ,vista anche la saturazione del Porto Vecchio,l'utilizzo di almeno una parte della bacino nord e nello specifico di quella delimitata da Molo Giunti ,ormai largamente sottoutilizzata e bisognosa di opere di manutenzione,ripristino e ammodernamento delle banchine esistenti.

Per altri versi la Città di Crotona ha ormai riconosciuto allo sviluppo del porto e del turismo un ruolo strategico nel rilancio del territorio.

Attraverso un appropriato sviluppo del porto si vede non soltanto la necessità di approntare una struttura in grado di produrre fonti di reddito ma anche l'occasione per pianificare la riqualificazione di consistenti ed estese aree cittadine

Da queste premesse nasce l'idea di progettare un moderno ed efficiente "marina" pensato non soltanto come attrezzatura di servizio ma come "aggancio" diretto alla città ed al suo waterfront.

Partendo dalle premesse suddette l'impostazione di una analisi swot sulla realizzazione del porto turistico conduce a sintetizzare gli elementi di forza in :

- centralità rispetto al sud d'Italia ed a tutto il Mediterraneo
- allineamento rispetto alle rotte turistiche per la Sicilia, per la Puglia e per la Grecia
- inserimento in un sistema di porti e approdi regionali in corso di programmazione
- vicinanza con l'aeroporto
- centralità rispetto al sistema urbano, connessione con la città ed il Centro Storico, vicinanza con luoghi d'interesse archeologico e ambientale
- presenza di strutture portuali già idonee e presidiate

Per contro tra i fattori di debolezza devono essere elencati:

- la carenza dei collegamenti su strada (l'annoso problema della SS 106)
- la presenza di un SIN (Sito Inquinato d'Interessa Nazionali) con problemi d'inquinamento dei fondali
- la fragilità del contesto socioeconomico

Il richiamo ai suddetti elementi viene svolto principalmente per delineare lo scenario nel quale dovrà muoversi la progettazione e conduce ad elencare le seguenti strategie:

1) Il porto turistico dovrà essere pensato come parte di un più più complesso e articolato insieme di interventi sul territorio e in particolare sul Waterfront . Rispetto a quest'ultimo e all'adiacente Centro Storico il Porto dovrà stabilire connessioni spaziali e visive atte a migliorarne la fruibilità e la vivibilità.

2) Dovranno essere utilizzate al meglio le strutture portuali esistenti (moli,banchine,fabbricati) ,così da limitare l'invasività di nuovi interventi,in particolare sui fondali.

3) Le nuove opere,improntate tutte ai criteri dell'ecocompatibilità dovranno conseguire l'obiettivo di rendere funzionale il marina e la sua organizzazione ma anche migliorare le condizioni del porto esistente che ,nelle condizioni attuali, non assolve agli standard ambientali .

4) Il " marina " dovrà essere "autonomo" rispetto al fabbisogno energetico e rispetto al sistema di approvvigionamento idrico e di smaltimento dei rifiuti,con ciò intendendo che non graverà sui corrispondenti consumi relativi al contesto in cui é collocato.

Le successive annotazioni ed i relativi elaborati grafici chiariscono meglio come si possano raggiungere gli obiettivi sopraelencati.

Si vuole qui richiamare l'accento sul fatto che il progetto di porto turistico in considerazione viene riferito ad una ipotesi di organizzazione dell'intera area portuale e del suo waterfront del quale costituisce, come si auspica, **soltanto una fase**.

Purtuttavia le opere e gli interventi proposti con il progetto possono essere avviati fin da subito, in perfetta sintonia con linee pianificatorie e concetti già condivisi.

Nel dimensionamento dei componenti e delle attrezzature e nella elaborazione del layout, pur partendo da una dimensione del "marina" per 500 posti barca, che si ritiene la minima in grado di garantire l'impegno economico ipotizzato, si è tuttavia sottoutilizzata la potenzialità di accoglienza del bacino, proprio per consentire la modularità di ampliamento richiesta dalle condizioni di base e da quelle fisiche e socioeconomiche del contesto.

Ing. Sabino Vetta